17

RELATORIO.

RELATORIO

APRESENTADO

AOS ACCIONISTAS

DA

COMPANHIA DO MUCURY

POR

Theophilo Benedicto Ottoni

EM 15 DE OUTUBRO DE 1857.

RIO DE JANEIRO

TYP. IMP. E CONST. DE J. VILLENEUVE E COMP.

Rua do Ouvidor n. 65.

1857.

Srs. Accionistas.

Mais uma vez teve de ser demorada a nossa reunião annual por causa de minha diuturna ausencia nas matas do Mucury em serviço da companhia.

Hoje venho apresentar-vos o balanço da receita e despeza do anno findo em 31 de Maio, e algumas observações e informações.

Estrada de Santa Clara para Philadelphia.

Tenho a satisfação de poder communicar-vos que esta estrada foi franqueada ao transito dos carros em Agosto ultimo. Com as referencias de meus relatorios estais habilitados para fazer ajustada idéa de seu modo de construcção. Não obstante julgo conveniente repetir e consignar mais uma vez que não se trata de uma estrada macadamisada e feita *secundum artem*.

O mesquinho capital de 1,200 contos, ainda que todo se houvesse empregado nesta só verba de despeza, protestaria contra qualquer exageração nesse sentido.

Temos porém 27 ½ leguas de estrada de terra com quanta aptidão podem ter taes estradas para ahi trabalharem os carros, desde já, na estação secca, e com pequenos melhoramentos, de que se está cuidando, em todo o tempo do anno.

Desejo dar-vos uma idéa approximada do que é a estrada de Santa Clara para Philadelphia, ainda que repita alguma cousa que já tenha dito.

Quando foi ella começada, as primeiras empreitadas contractadas para a 1ª secção, analogas ás das 14 leguas de Philadelphia para o Setubal que estavão em construcção, me fizerão crer que não precisariamos de empregar integralmente o capital da companhia.

Cedo porém verifiquei que assim ajuizando eu pagava tributo á inexperiencia.

Na 1ª secção, que parte de Philadelphia e termina na Saudade, forão tratadas em 1854 4 ¾ leguas por 30:000$, mas em principio de 1855 o rio Todos os Santos mostrou com uma

enchente extraordinaria que aquelle trabalho nenhum prestimo tinha.

Novos nivelamentos, reconstrucção parcial das 5 leguas, e uma despeza de 20 contos mais, não puzerão a estrada ao abrigo das inundações, e as enchentes extraordinarias de Janeiro de 1856 destruirão grande parte dos serviços feitos.

Fiz timbre de conter o rio no seu leito, e a ultima ademão dada aos trabalhos desta secção com uma despeza de mais 30 contos de réis parece resguardar o futuro de novos trasbordamentos.

No entanto a secção contractada por 30 contos de réis veio a custar quasi 100 contos, isto é, mais do triplo do primeiro orçamento reduzido a contracto.

São muitissimo favoraveis os declives nesta secção; a somma total das subidas, em qualquer sentido, com a declividade de 5 por cento, não excede de meia legua, e a de mais extensão regula a 3 %, 2 % e menos ainda.

Tem a secção mais de 8,000 braças cubicas de aterros, e 17 pontes de boa madeira de lei estivadas de pranchões de tres pollegadas de espessura.

Esta secção e quasi toda a 2ª estão no valle do Todos os Santos.

A 2ª secção com 3 ¼ leguas, da Saudade ao fim do morro do Cupan, terminados pequenos serviços que têm de executar os empreiteiros da ultima legua, é estrada de facilima conservação, e desde já póde prestar-se todo o anno ao transito dos carros. Ha nesta secção tres subidas, a saber:

1.ª — Morro da Saudade, desenvolvimento total 580 braças, declividade 4 e 5 %.

2.ª — Morro da Canabraba, desenvolvimento total 600 braças, declividade constante 5 %.

3.ª — Morro do Cupan, desenvolvimento total 1,050 braças, declividade de 3, de 4 e de 5 %.

Tem esta secção 15 pontes, todas de madeira de lei estivadas de pranchões, a saber:

1 na Saudade com	129	palmos
1 na grotta immediata . . .	90	»
3 na Canabraba	160	»
1 no Tanque	25	»
6 no Bananal	165	»
1 no corrego do Ouro	106	»
2 em grottas do Cupan . . .	60	»
15 pontes, comprimento total	735	palmos.

É nesta secção que se passa do valle do Todos os Santos para o valle do Urucú.

A 3ª secção, ou a secção do valle do Urucú, tem 6 ¼ leguas da fralda do morro do Cupan á ponte do Ribeirão d'Arêa.

Em grande parte desta secção o transito dos carros está assegurado para todas as estações pela natureza do terreno e modo de construcção; para dizer-se o mesmo de toda a secção é mister macadamisar com cascalho ou com arêa alguns lanços nas proximidades do Urucú. As estivas de madeira ficarião muito caras.

As 5 ¼ primeiras leguas a contar da fralda do Cupan contêm sómente declividades favoraveis como as da 1ª secção. Em alguns centos de braças, aqui e ali, para obter construcção mais barata, permitti que se attingisse a declividade de 5 %, mas com pequenas alterações do traço póde ficar toda com menos de 3 %. A ultima legua é de construcção provisoria; contém a maior subida que ha em toda a estrada, pois chega (sempre com 5 %) até uma altura vertical de 45 braças; mas este morro póde ser contornado com vantagem, e toda a secção ficar com a declividade de 3 % quando muito. Acompanha a secção nas primeiras 5 leguas o curso do Ribeirão das Lages e do Urucú, de que aquelle é confluente. Tem nas Lages e Urucú 19 pontes de madeira de lei estivadas de pranchões, com a extensão longitudinal de 784 palmos, e uma ponte provisoria no Urucú, estando contractada por um conto de réis, e talvez a esta hora acabada, a ponte definitiva que a deve substituir.

A 4ª secção de 7 leguas, do Ribeirão d'Arêa ao das Pedras, é a que me deu mais cuidados.

Encarregado do respectivo traço um dos mais habeis e intelligentes engenheiros que têm visitado o Mucury, declarou-me que o problema não tinha solução possivel com o capital actual da companhia, que todo não bastaria para dar transito aos carros do valle do Ribeirão da Pedra á margem do Urucú.

Dando conhecimento ao Exm. governo de Minas desta desagradavel communicação, eu abalancei-me a protestar contra taes conclusões, declarando a S. Ex., em meu officio de 19 de Fevereiro de 1855, que, como eu conhecia e tinha inspeccionado pessoalmente o terreno, podia affirmar que se o traço se houvesse inclinado pouco mais ao sul teria encontrado accesso para uma estrada de carro facil e barata. E tanto maior era a responsabilidade que tomei com esta declaração, por isso que grande era e é ainda o respeito que tributo á alta e cultivada intelligencia do distincto engenheiro.

O facto porém desassombrou-me, porque com effeito inclinando o alinhamento um pouco ao sul á distancia de uma legua do Ribeirão da Pedra, e abandonando meia legua do traço feito em 1854 por aquelle distincto engenheiro, encontrou-se terreno igual ao mais facil, ou talvez o mais facil de toda a estrada, para ligar a margem do Urucú ao valle do Ribeirão da Pedra.

Aqui, como na secção antecedente, para obter construcção mais barata e prompta, ficárão alguns declives asperos, mas de curta extensão e que se podem facilmente remover.

A 5ª e ultima secção com 6 leguas, do Ribeirão das Pedras a Santa Clara, não tem descortinamento do mato adjacente e faltão-lhe em grande parte os boeiros.

E no entanto esta secção desde 1854 se presta não interrompidamente ao transito dos carros! A explicação deste phenomeno já a tendes: a direcção leste-oeste da estrada, e a natureza do terreno secco e arenoso qual o das chapadas que ella atravessa, e que vão dividindo as aguas do Mucury das de S. Matheus.

Tanto nesta secção como na antecedente o terreno não póde ser melhor, e nos lugares não areados por natureza se póde obter facilmente ou o cascalho nativo, de que tão bella e instructiva experiencia temos nas primeiras leguas de estrada do Parahybuna, além do Juiz de Fóra, ou area que abunda nos corregos que atravessão a estrada.

Apezar do caracter provisorio que tem uma parte da estrada nas duas ultimas secções, ahi se encontrão obras de arte dispendiosas e importantes.

Logo ao sahir de Santa Clara, para evitar declives mais asperos, foi mister abrir a estrada em rocha viva na extensão de cerca de 100 braças, e sustentar-lhe o leito artificial com muralhas de 26 palmos de altura, contra as quaes se quebra de alto a baixo a corrente do rio na occasião das cheias; esta obra está feita desde 1854, e mostra a maior solidez.

Tal é a estrada de S Clara para Philadelphia, a qual emquanto o trafego não fôr muito consideravel ha de satisfazer os fins primordiaes da nossa empresa.

Inauguração da estrada de Santa Clara.

No dia 23 de Agosto findo celebrou-se com apparatosa solemnidade a entrada em Philadelphia dos carros de 4 rodas, uns tirados por bestas, outros por bois, que conduzião não interrompidamente desde Santa Clara mercadorias importadas do Rio de Janeiro.

Numeroso concurso abrilhantou as pompas do festejo, que teve tambem a sancção religiosa, cantando-se pela primeira vez uma missa na capella que vai ser matriz de Philadelphia, elevada este anno a freguezia pela assembléa provincial de Minas.

D'entre dous mil espectadores mais de mil vião pela primeira vez carros de eixo fixo tirados por bestas.

A concurrencia teria duplicado se os convites se tivessem podido fazer com mais antecedencia, e mesmo admirei-me de que tamanha fosse, porque o flagello da bexiga, que momentaneamente ameaçára Philadelphia, afugentou muitos centos de trabalhadores, e de tropeiros que abastecião o lugar de mantimentos.

Presidio aos festejos a mais preciosa cordialidade, todos se felicitavão pelo grande acontecimento, e das innumeras finezas de que eu fui objecto naquelles dias guardarei toda a vida grata recordação.

Trem rodante e animaes.

Temos empregado na estrada de Santa Clara, além de 12 lotes de bestas de carga, 25 carros, 18 construidos em nossas officinas de Philadelphia e Santa Clara, e os demais comprados aqui.

Antes de Agosto a mór parte das bestas mansas trabalhava de cangalha na conducção das cargas.

Desde a fundação da companhia havião-se comprado 470 bestas, das quaes em Junho deste anno só existião 320. Mas tal foi o acerto das compras que as 320 existentes valem o dinheiro pago pelas 470, pois tendo estas custado ao todo cerca de 38:000$000, estão-nos as 320 bestas á razão de 120$000 cada uma, pouco mais ou menos.

Este resultado deve-se não só ás acertadas compras do nosso agente em Philadelphia, como ao baixo preço (84$000) pelo qual a companhia obteve 201 bestas, por virtude da vantajosa associação que para esse fim celebrou com o Sr. Dr. Ernesto Benedicto Ottoni, e de que dei conta o anno passado.

O trem rodante e motores têm custado mais ou menos:

25 carros.	7:500$000
1 cabriolet de 2 rodas	1:000$000
320 bestas	38:000$000
160 bois de carro	6:100$000
Total.	52:900$000

A que se deve addicionar o valor das officinas, e os materiaes de ferro e madeira para outros 25 carros em construcção.

Navegação fluvial.

Os meios de transporte que temos de S. José para Santa Clara são: O vapor *Peruipe*, duas grandes lanchas de ferro, quatro ditas menores, duas catraias e algumas canôas. As duas lanchas grandes forão mandadas construir este anno, e satisfazem cabalmente. Posso fallar com conhecimento proprio sobre a navegação fluvial, porque durante a minha ultima viagem subi e desci o rio muitas vezes.

No dia 11 de Abril desci de Santa Clara a S. José em 7 horas.

No dia 12 subi em 12 horas; o vapor nada rebocava.

Em Julho estando o rio já com pouca agua subi em dous dias; o vapor tinha no porão 178 fardos, mais de 30 pessoas

entre tripulação e passageiros, e demais rebocava duas lanchas com 800 arrobas de carga.

Em Agosto começárão a trabalhar as lanchas grandes; e o vapor levando então pouca carga por ter diminuido muito a agua do rio rebocou uma lancha que além de dous carros e alguns mantimentos conduzia 148 colonos, e suas bagagens, que não erão poucas.

Fiz tambem experimentar as lanchas grandes levadas á vara pelos marinheiros, e uma tripulada por oito pretos escravos da companhia, carregando 1,400 arrobas, subio a Santa Clara em 4 dias.

Com estas experiencias ficou averiguado que emquanto a importação pelo Mucury não exceder de 200,000 arrobas, o material existente assegura a sua prompta expedição.

E como será facil triplicar e quadruplicar estes meios de transporte fluvial, segue-se que emquanto a exportação não exceder a certos limites a navegação do rio será mais que sufficiente.

Suppondo um milhão de arrobas de exportação, e outro tanto de importação, bastará a quadruplicar os actuaes transportes fluviaes. E dous vapores do porto do Mucury fazendo duas viagens mensaes de S. José para o Rio de Janeiro darião expedição ao commercio da nova região.

Mas quando a producção e o commercio avultarem a mais começar-se-ha a ponderar que o frete do Mucury ou de Caravellas para o Rio de Janeiro é superior ao frete do Rio de Janeiro para Londres!

A consequencia seria chamar o commercio estrangeiro para o Mucury, se o Mucury tivesse barra, e ancoradouro para os barcos de navegação de longo curso.

O que porém falta ao Mucury ahi se acha o mais satisfactorio possivel no porto vizinho de Caravellas.

Portanto, logo que os productos agricolas e o commercio avultarem no valle do Mucury e adjacentes, Caravellas será o emporio do commercio estrangeiro, será a nossa alfandega e nosso Rio de Janeiro; e o Mucury será tributario de Caravellas.

Mas, senhores, mesmo nessa época a navegação do Mucury póde ser vantajosamente aproveitada. A natureza tudo previnio ali.

Tres quartos de legua para cima da barra do Mucury desagua na margem direita o rio Mucuryzinho, que não é muito largo, mas tem grande profundidade até as vizinhanças do Páo Alto, confluente do Peruipe, o qual, como sabeis, se communica com a barra de Caravellas por um canal que dá passagem a grandes navios.

No tempo das enchentes as aguas do Mucuryzinho e Peruipe se confundem, o que prova que com insignificantes trabalhos de canalisação ahi passarão os pequenos barcos que navegarem no Mucury tão facilmente como agora passão as canôas no tempo das enchentes.

Prescindamos, porém, desse recurso; os barcos de navegação fluvial em duas horas podem sahir da barra do Mucury e entrar na de Viçosa, e dahi pelo canal existente passarem-se para Caravellas.

Assim, os transportes de Santa Clara para Caravellas e vice-versa não podem custar 100 rs. por arroba, frete que nunca se obterá mesmo em estrada de ferro, porque de Caravellas a Santa Clara não é menos de 20 leguas, que a 20 rs. por arroba em cada legua dão 400 rs.

Do trabalho que custou a desobstrucção do leito do rio só póde ajuizar quem ali navegou ha quatro annos em pequenas canôas que a cada passo se achavão emmaranhadas n'uma rede de madeiras e de *suags*.

O vapor *Santa Clara*, que não tinha destino e se estava deteriorando, foi vendido por 10:000$000.

O vapor *Peruipe* é tripulado em geral por escravos da companhia: possuimos 27 que custárão 31:596$000 e que hoje darião 60 contos por ser em geral gente escolhida. Os dous homens do leme, pai Manoel e pai Antonio que servem excellentemente desde 1853, têm promessa minha de que se completarem 10 de serviço bom, e á minha satisfação, obterão sua liberdade.

Commercio pelo Mucury.

A tabella n. 2 demonstra o desenvolvimento que vai tomando o commercio pelo Mucury.

O progresso até certo limite só depende dos meios de transporte que pudermos estabelecer de Santa Clara para Philadelphia.

As pastagens para os animaes são uma difficuldade que nos embaraçará ainda estes dous annos para dar aos transportes todo o impulso que a situação actual já demanda.

Não levamos ainda um só fardo nem para a Diamantina, nem para o Serro. Este anno nada conduzimos para Montes Claros de Formigas, que se ha de servir exclusivamente das nossas vias de communicação; para o Grão-Mogol que está no mesmo caso transportariamos apenas uma decima da sua importação. e no entanto o producto dos fretes e carretos daqui para Philadelphia já se eleva este anno a 27:151$490, sendo que a mór parte das cargas que temos transportado pertence a negociantes estabelecidos em Philadelphia, e que dali suprem do necessario a população adjacente. A tabella n. 3 mostra o numero desses negociantes.

Embaraçados não só com esta superabundancia de cargas a frete, como tambem com immensas bagagens de colonos ainda em grande parte transportadas nas costas das bestas, tivemos de deixar estacionario o commercio do sal. Cerca de 6,000

alqueires estão em Santa Clara e S. José á espera de opportunidade para serem transportados para Philadelphia, cujo incremento e prosperidade serão assombrosos logo que lá começar o commercio do sal.

O commercio de exportação não principiou ainda. Contei ter de exportar mais cedo generos alimenticios que erão de uma barteza fabulosa nas immediações da matta, mas então estava eu no falso supposto de que só teria de abrir de 12 a 16 leguas de estrada; mas além de que a distancia elevou-se a 41 ½ leguas, occorre que os novos habitadores do Mucury, em numero de mais de 2,000, cuidando ou de fazer estradas, ou de estabelecer-se, têm sido em geral sómente consumidores, em cujo caso estão igualmente mais de 700 colonos que a companhia tem introduzido nas mattas, por isso por ora é nulla a exportação, que aliás tem de assumir grande importancia.

Philadelphia e seu districto.

Possue a companhia em Philadelphia os seguintes edificios regulares:

1.º Armazem de mercadorias com frente para as praças da companhia e do Christiano, área de 8,000 palmos quadrados, no valor de. . . .	12:000$000
2.º Duas intendencias com armazens de sal no alinhamento do grande armazem, com a mesma área de 8,000 palmos quadrados cada uma, no valor de.	8:000$000
3.º Casa dos carros com a área de 10,000 palmos quadrados, frente na praça do Christiano, no valor de.	4:000$000
4.º Casa de hospedaria e dos empregados da companhia, com 3,640 palmos quadrados na praça da companhia, no valor de.	3:000$000
	27:000$000

Tambem em parte representão capital da companhia mais dous edificios regulares em construcção, a saber:

A igreja destinada para matriz, que se engradou, cobrio e embaldramou á custa da companhia.

A casa de oração para os protestantes contractada por 5:000$, dos quaes o governo imperial concorre com 4:000$, e a companhia com 1:000$.

A tabella n. 1 contém os nomes dos foreiros de lotes de terras dentro da povoação.

Em a quasi totalidade dos lotes aforados ha principio de edificação regular; em mais de metade a construcção está ou concluida ou adiantada, de sorte que já se dá a residencia dos proprietarios.

O valor dos predios urbanos, não computando dezenas de casas provisorias de aggregados da companhia, já vai muito além de 200:000$.

E se attenderdes que no principio de 1855 só havia na povoação uma casa, que era a da companhia, reconhecereis que Philadelphia progrede a olhos vistos.

Dos terrenos aforados para predios urbanos cobra a companhia 4$ annuaes por cada lote que não tenha mais de 10 braças de frente e 50 de fundo.

Afora tambem lotes para chacaras com 100 braças de frente e 400 de fundo, á razão de 1 real a braça quadrada de fôro.

No appendice á tabella estão contemplados os nomes dos foreiros sub-urbanos. E contando que o numero destes avulte em breve, não vendo, mas sómente aforo terras nas vizinhanças de Philadelphia. E' uma fonte perenne de renda que deve ganhar em poucos annos alguma importancia.

Não posso assignalar o valor das propriedades e predios ruraes do districto, mas considerando que já existem mais de vinte fabricas de fazer farinha de milho (monjolos), seis moinhos, dous engenhos de serrar taboado que custão aos proprietarios mais de 6:000$ cada um, considerando as bemfeitorias em predios e plantações empregadas pelos novos posseiros e colonos em numero de mais de 2,000, é fóra de duvida que o capital particular empregado em predios ruraes e fazendas, abstracção feita do valor da terra, eleva-se tambem a muito mais de 200:000$000.

Estações diversas.

Temos:

1.º Em S. José de Porto-Alegre um armazem e casa de sobrado assoalhado e envidraçada, com 6,400 palmos quadrados de área que nos tem custado cerca de.	16:000$000
Uma espaçosa casa de passageiros que nos custou 1:400$000, e ao proprietario que a construio para outros fins	3:000$000
2.º Nas Paredes, 5 leguas abaixo de Santa Clara, um armazem e casa de abrigo, assoalhda e coberta de telhas de madeira, no valor de . . .	3:000$000
3.º Em Santa Clara armazem regular com 3,200 palmos quadrados de área.	6·000$000
Casa de ferraria e carpintaria	2:000$000
Casa de passageiros junto do armazem e na Bella-Vista	1:000$000
	31:000$000

N. B. Não contemplo no inventario o armazem e casa de passageiros no Ribeirão, os ranchos ali, no Quartel, na Saudade, e Tamonhec, além de materiaes que ha para outros.

Selvagens.

Quando de diversas provincias chegão noticias de depredações dos selvagens, me é grato poder annunciar-vos que continúa a ser desmentida a proverbial ferocidade attribuida pelos viajantes e chronistas aos indigenas do Mucury, conservando-se inalteraveis nossas relações de paz e de amizade.

E tanto mais satisfactorio é este facto, porque cada dia vão-nos os indigenas apparecendo em maior numero. Ainda este anno tendo-se dado o furto de duas rezes nas vizinhanças do corrego do Ouro sete leguas abaixo de Philadelphia, e pensando eu que os autores erão os subditos do Cacique Pojichá, com quem aliás tinha celebrado mais de uma convenção, comprando com repetidos presentes o direito do transito, requisitei força da colonia militar do Urucú, e do destacamento de Philadelphia, e encarreguei ao Sr. cadete Severiano Tiburtino Portella de penetrar até o aldeamento de Pojichá e de levar-m'o a Philadelphia, onde eu queria dar a este meu vizinho algumas noções sobre o direito de propriedade, que é o a b c da civilisação.

O Sr. Portella desempenhou a commissão completamente bem, e bon gré malgré levou-me a Philadelphia não só Pojichá, que eu suppunha autor do furto, como os filhos do cacique de outra aldêa numerosa, vizinha tres leguas da aldêa de *Pojichá*, cujos habitantes não tinhão sido vistos nos annos anteriores, e que estão com *Pojichá* em guerra perpetua. *Ima* é o nome do novo cacique, que já este anno apparecêra arrogante e ameaçador na colonia militar, roubando algumas roças e incendiando o paiol de um colono; era esta a gente que comia o gado sem autorisação de seus donos.

Depois de lhes fazer sentir que ficariamos inimigos se me continuassem a matar os bois, os despedi convencidos de que tinhamos muita força, mas que não queriamos fazer-lhes mal, e menos tomar-lhes as mulheres e vender-lhes os filhos, que é o seu principal receio; forão-se em paz, muito nossos amigos, e promettendo poupar os nossos bois; levárão ferramentas, roupas, panellas e mostrárão-se contentes sobretudo com um casal de porcos que dei a cada um dos caciques inimigos.

Tanto *Ima*, como *Pojichá*, não cessavão de repetir-me esta phrase que resume a historia de um passado horroroso: —PORTUGUEZ AGORA ESTÁ MUITO BOM!

Identica linguagem tenho ouvido a individuos de outras tribus.

A companhia tem carregado até o presente com a despeza da catechese, que tambem tem pesado sobre o director dos Indios ali, o Sr. A. Ottoni; mas este anno o governo geral pela repartição das terras, e o governo provincial de Minas, vierão-nos em auxilio, mandando ferramentas e roupa para aquella infeliz gente.

Chins.

Nunca considerei os Chins como colonos, sim como machinas para substituir os braços escravos. Já expliquei o anno passado os motivos por que contractei 100 homens destes, declarando francamente que preferia não tê-lo feito. Com a mesma franqueza declararei agora que os pobres Chins não são tão imprestaveis como eu suppuz a principio.

Se elles adquirem a convicção de que não são temidos; se se lhes paga regularmente os seus salarios, se não se lhes falta com o arroz e chá na fórma do contracto, entregão-se ao trabalho com boa disposição, e são mais intelligentes do que o pretos; fazem com perfeição os serviços de estrada, e não é mister explicar-lhes duas vezes o que delles se quer. Assim o diz ao menos a minha experiencia nestes seis mezes durante os quaes o serviço dos Chins foi toleravel. Em recompensa facilitei a 3 a rescisão do contracto recebendo de um 80$000, e de cada um dos outros 120$000.

Em favor de um quarto que na qualidade de meu agente secreto se prestava a dar bons conselhos aos seus compatriotas, e assim contribuira efficazmente para o resultado obtido, dei por saldadas as contas, sem outra compensação. A todos quatro mandei dar passagem gratuita para o Rio de Janeiro.

Quando com razão ou sem ella uma cruzada se levanta contra a colonisação por parceria, quando se nos começa a difficultar seriamente a obtenção de trabalhadores nos dominios portuguezes, não se deve sem maduro exame condemnar a importação temporaria dos Chins; talvez ao menos convem averiguar se os que nos têm vindo são tirados das provincias do celeste imperio onde os Inglezes vão buscar operarios que empregão com proveito em suas colonias.

Ramal da estrada de Santa Clara para S. Matheus.

Julguei de grande conveniencia determinar com segurança a posição relativa de S. Matheus para com a nossa estrada, e facilitar a abertura de um ramal que cedo ha de indemnisar-nos das pequenas despezas que nos custou, fazendo avultar a renda das barreiras no tronco da estrada.

Encarreguei, pois, do traço e abertura de um caminho de tropas o engenheiro Sr. Charles Bernard.

Depois de ter feito de S. Matheus até Santa Clara uma viagem de reconhecimento em companhia do prestante tenente-coronel Sr. Matheus Antonio dos Santos, abastado fazendeiro de S. Matheus, que por puro patriotismo prestou-se a fazer tamanho sacrificio, entendeu comigo o Sr. Bernard que a direcção mais convinhavel era de 20º de E para o sul a partir do Ribeirão da Pedra.

Os executores do trabalho forão os colonos italianos que se estão estabelecendo no Ribeirão da Pedra sob as ordens de seu amo o Sr. José Gazinelli. Em Junho o caminho ficou aberto, e em Julho já deu passagem a uma boiada vinda do Jequitinhonha, e que fez o trajecto felizmente.

Outra boiada, e tropa de bestas novas de encommenda do Sr. tenente-coronel Reginaldo Gomes dos Santos, deve estar de viagem.

O caminho ficou com 25 leguas a partir do Ribeirão até á cidade de S. Matheus; a sua planta e o relatorio do Sr. Bernard estão á nossa disposição.

Informado destas particularidades, o Exm. presidente da provincia do Espirito-Santo, o honrado Sr. Catão, já deu as convenientes ordens para ser melhorado o ramal de S. Matheus.

As communicações de S. Matheus com o interior devem fornecer aquella parte da costa dos gados de que muito precisa. Ora, do lado do rio Doce ou Pessanha, não ha possibilidade de virem gados, até pela simples razão de que os não ha; logo, para o commercio de gados vindo estes do norte, isto é, do valle do Jequitinhonha e S. Francisco, é a estrada do Mucury que póde ser util a S. Matheus.

Precisa tambem S. Matheus receber toucinho de Minas, mas as outras povoações ao sul de Philadelphia que poderião fornecer toucinho estão de 15 a 20 leguas mais distantes do que Philadelphia. Assim S. Matheus parece estar contente com a estrada do Mucury, e não pensar n'outras directas que se projectem.

A companhia do Mucury não tem direito, nem interesse algum em embaraçar essas estradas.

Ao contrario, estimaria que ellas se pudessem abrir, porque ao menos povoarião os terrenos que ficão nas vizinhanças ao sul da sua estrada. Seja isto dito em deferencia ás observações de um honrado deputado á assembléa provincial de Minas, aliás meu amigo, o qual, propondo a decretação de nova consignação para a estrada do Pessanha e S. Matheus, se mostrou receioso de que a companhia do Mucury, estendendo um ramal de sua estrada pelo Pessanha, pretendesse embaraçar outras estradas directas do Serro para o litoral.

Provincia nova.

A empresa do Mucury veio tornar patente uma grande necessidade publica, e ao mesmo tempo fornecer os meios para ser ella satisfeita.

Fallo da creação de uma nova provincia comprehendendo:

Da provincia de Minas a comarca do Jequitinhonha, e parte das do Serro e S. Francisco.

Da provincia do Espirito-Santo a comarca de S. Matheus.

Da provincia da Bahia as comarcas de Caravellas e Porto-Seguro.

E' uma dessas idéas instituitivas, que uma vez apresentadas obtêm a geral aceitação.

A nova provincia, apenas esboçada em um discurso do fallecido Sr. marquez de Paraná, foi acolhida enthusiasticamente em todas as localidades a que se referia.

A camara de Caravellas mandou felicitações e agradecimentos ao illustre morto.

Em S. Matheus posso assegurar-vos que não ha idéa mais popular.

Na camara dos Srs. deputados, reduzida a projecto na legislatura passada pelo ex-deputado e nosso illustrado socio o Sr. Paula Fonseca, foi nesta legislatura aceita e defendida pelo nobre deputado do circulo de Minas-Novas o Sr. Cesar.

E se o projecto está adiado por insinuação do Exm. Sr. marquez de Olinda, S. Ex., longe de fazer-lhe a menor opposição, allegou sómente a necessidade de ser a questão melhor estudada.

E no entanto, senhores, esta situação foi creada pela companhia do Mucury.

Todos que reconhecem como palpitante esta necessidade publica confessão que só as nossas estradas tornarão possivel a sua realisação, e que a estrada de Santa Clara para Philadelphia será a principal arteria por onde se communiquem as marinhas da nossa provincia com os seus 30,000 habitantes e o interior, que, seja a divisão como fôr, ha de constar de mais de 120,000.

E pois evidente o interesse que tem a companhia do Mucury em estudar e acompanhar o nascimento da nova Estrella.

Não é possivel que a alfandega do Rio de Janeiro continue a ser a de toda a provincia de Minas.

Apenas tomar algum incremento a população das mattas ao norte do valle do Parahyba as necessidades publicas crear-lhes-hão novos mercados no litoral adjacente.

Mas daqui até os Abrolhos não offerece a nossa costa outros portos onde se possa imaginar levantado no futuro o commercio estrangeiro senão o porto da cidade da Victoria, e o de Caravellas.

O porto da Victoria terá de ser utilissimo ás populações a leste do Ouro Preto, Marianna, Itabira, e uma parte do Serro, que aliás já lhe fica ao norte. Do Serro para o norte o porto mais vizinho com barra e ancoradouro çapaz de sustentar uma alfandega e um vasto commercio é o porto de Caravellas.

Toda a população da comarca do Serro e a mór parte das do municipio de Minas-Novas demora ao sul de Caravellas.

O valle de Caravellas e do Peruipe morrem na cordilheira do mar, e o valle vizinho que atravessa a cordilheira do lado do Sul e vai ao interior de Minas-Novas é o do Mucury.

A simples enunciação destes dados prova que a grande arteria de communicação que deve ligar Caravellas ao interior tem de

seguir o valle do Mucury, ou por outra, tem de ser a nossa estrada de Santa Clara a Philadelphia prolongada para o oeste até a Diamantina, e para leste até Caravellas.

É certo que a assembléa geral em épocas anteriores não o entendeu, assim, votando uma estrada de S. Matheus para o Pessanha, sendo que já d'antes tinha a assembléa provincial de Minas decretado identica medida.

E porém sabido que todas as tentativas para ao menos abrir uma picada do Pessanha a S. Matheus tem sido infructuosas, e que se hoje S. Matheus está em relação com a provincia de Minas deve-o aos sacrificios que para isso fez a companhia do Mucury.

E se o commercio de Minas com o litoral só tem de tomar alguma importancia quando no litoral houver commercio directo com o estrangeiro, e este nunca poderá existir em S. Matheus por falta da barra, está claro que as resoluções dos poderes publicos têm de ser reconsideradas, e que a arteria prestavel é a estrada do Mucury de Philadelphia até Caravellas.

No presente esta secção de Santa Clara a Caravellas tem de ser simplesmente uma estrada administrativa, porque nem ha por ora producção no interior, nem Caravellas póde de repente transformar-se em emporio commercial. Quer isto dizer que a secção de Santa Clara a Caravellas deve por emquanto ser sómente um caminho commum.

As qualidades dos caminhos medem-se pelo trafego que elles supportão.

Tambem a estrada de Santa Clara para Philadelphia não terá por ora trafego que pague os juros de quantias mais avultadas que ahi se empregarem.

Para procedermos com prudencia convem simplesmente por emquanto fazer desapparecer o provisorio que ficou em alguns lugares, e esperar o trafego em grande para então dar-lhe um systema de viação mais aperfeiçoada.

Por outras palavras, sou de parecer que a companhia do Mucury deve-se apresentar ao governo imperial offerecendo-se para estender a sua estrada até Caravellas, e mediante os favores que fôr possivel obter tomar o compromisso de dentro de um lapso de tempo que deve ser longo estender trilhos de ferro sobre a sua estrada, ou para serem tirados os carros por animaes ou por locomotivas.

Pelo que eu vos informei detalhadamente sobre o alinhamento e declives da estrada de Santa Clara para Philadelphia já sabeis que com algumas modificações do traço o problema ali é de facil solução.

E quanto ao terreno entre o Mucury e Caravellas é questão tambem em grande parte estudada.

Mandei examinar pelo engenheiro suisso o Sr. Schaedeli, se era facil que um caminho de ferro vindo do lado de Santa Clara atravessasse o Peruipe em direcção a Caravellas.

E como estando-se na margem esquerda do Peruipe,

porto de S. José, basta a simples inspecção para verificar a facilidade de mudar em caminho de ferro a estrada plana e consistente que dahi vai até o lugar da Tapera no ancoradouro de Caravellas, ordenei por economia de tempo e de dinheiro que os estudos se fizessem a partir do porto de S. José, ou suas immediações na margem direita do Peruipe em demanda de Santa Clara.

Os relatorios do Sr. Schaedeli, deduzidos com grande lucidez, explicão que pouco abaixo de S. José, e em um melhor ancoradouro (no porto de S. José vai o vapor Mucury tomar café muitas vezes), ha lugar proprio para a estação terminal de um caminho de ferro emquanto este se não prolongasse até Caravellas, e facilidade de atravessar depois o rio, quando se houver de prolongar o caminho para este ponto.

Explicão mais os relatorios, como o Sr. Schaedeli, segundo minhas instrucções, desse ponto de partida demandára a vasta chapada (plateau) que ha entre as aguas do Peruipe e as do Mucury, e como com declives muito doces e curvas muito favoraveis tem já feito o traço de mais de 3 leguas e demarcado-o sobre o terreno, tendo todas as notas para levantar a planta, bem como a declaração, aliás intuitiva para quem já viajou pelas localidades, de que o traço sobre a chapada é simplicissimo.

Se pois me autorisardes convenientemente já estais informado do que a este respeito poderei requerer ao governo imperial.

Caminhos de Philadelphia para as povoações circumvizinhas.

Para que Philadelphia possa tirar partido da sua feliz situação é de mister facilitar-lhe as communicações com as numerosas povoações que a contornão.

Por ora o unico caminho que temos para esse fim é o do Alto dos Bois, que abrimos na extensão de 14 leguas, que nos custou cerca de 100 contos de réis, e que exige consideraveis melhoramentos para bem servir.

Com o seu estado actual especulão os tropeiros para darem a lei, exigindo preços exorbitantes pelo transporte das cargas de Philadelphia para fóra.

De Philadelphia ao Grão Mogol, por exemplo, são 42 leguas, e tem-se pago mais de 4$ por arroba pelo carreto entre as duas povoações.

E' certo que este estado é tambem filho da falta de concurrencia, visto como até agora o transporte das mercadorias que o negociante do norte de Minas vinha comprar ao Rio de Janeiro fazia-se exclusivamente por tropeiros das comarcas de S. João d'El-Rei e Ouro Preto.

Assim, a industria das tropas não existe ainda no norte de Minas. Para crea-la e attrahir tropeiros para Philadelphia se deve não só melhorar a estrada do Alto dos Bois, como ainda abrir duas, uma ao norte, e outra ao sul della.

A primeira nos dará o importante commercio com o Pessanha. A segunda fará encurtar de 6 a 8 leguas o caminho para o Calháo, para onde hoje as fazendas vão de Philadelphia, fazendo longo circuito pelo Setubal.

A direcção regular do caminho do Calháo é pelo Mestre de Campo, distante 4 leguas de Philadelphia, e onde se estão concentrando fazendeiros de grande força e os melhores colonos que a companhia do Mucury tem para ali attrahido. Fallo do Sr. Antonio Coelho da Silva, seu cunhado, irmãs e sobrinhos, ao todo 13 familias, que enriquecem o Mucury com mais de 400 pessoas e mais de 400 contos de réis, quasi todos já estabelecidos com grandes plantações no Mestre de Campo, e que estão levantando em Philadelphia dez boas casas.

Estes excellentes colonos abrirão um caminho para bestas carregadas de suas fazendas para Philadelphia, e tanto elles como os moradores do lado de Santa Luzia e Lufa tratão de communicar-se entre si e com Philadelphia.

A extensão total deste caminho não póde ser de mais de 10 leguas, e no fim dellas se achão muitos moradores, campinhas e caminhos de carro até o Calháo.

Já se vê a importancia de coadjuvar a abertura de taes communicações.

Para o lado do sul, emquanto se não completão os estudos para a estrada do Pessanha, temos necessidade de melhorar o caminho da Trindade, que abrimos desde 1852, que ficou provisoriamente considerado como o ramal para o Serro, e que muito tem servido aos habitantes daquelle lugar. Já elles o têm muito melhorado á sua custa, e para provar-vos a sua utilidade bastará informar que a familia mais importante dali, os Srs. Gomes Leal, estão fazendo casas em Philadelphia, onde tencionão abrir negocio para supprirem de mercadorias estrangeiras os seus vizinhos da Trindade.

De tudo quanto dito fica concluireis as vantagens e urgencia de consignar-se quantias sufficientes para melhoramento e abertura destas diversas estradas.

Muito productivo será ali o emprego de 200 a 300 contos desde já.

Navegação do alto mar.

O vapor *Mucury* tem continuado a fazer o serviço entre este porto e o de S. José de Porto-Alegre.

Terminou o prazo do contracto para a conducção das malas daqui para a Victoria, mediante a mais mesquinha de todas as subvenções com que o governo geral ou das provincias soccorrem as companhias de navegação a vapor, mas que não obstante tem sido um o auxilio e favor prestado á companhia.

De presente o governo imperial recebeu do corpo legislativo autorisação para estender o beneficio da navegação a vapor daqui a Caravellas.

A companhia do Mucury, unica que póde fazer este serviço por um preço moderado, apresentou sua proposta, e confio na justiça do governo imperial para crer que o serviço que temos até agora desempenhado satisfactoriamente até a Victoria não nos será retirado quando se trata de leva-lo até Caravellas.

O vapor *Mucury* em breve precisará de fabrico, e de substituição de caldeira; portanto é tempo de cuidar na acquisição de outro barco, mesmo para estarmos acautelados contra qualquer eventualidade.

Uma somma de 150:000$000 pelo menos é indispensavel para este fim.

Colonisação.

Estais informados de que contractei com o governo imperial a introducção no valle do Mucury de tres mil colonos, pelo menos, até 31 de Dezembro de 1859, com as condições que já vos forão presentes:

Além dos recursos ordinarios de nossa agencia de Leipsick empreguei os seguintes meios para satisfazer os compromissos do anno corrente:

1.º Encarreguei o nosso engenheiro, o Sr. Mauricio Horn, Prussiano, pertencente a uma familia importante, sendo seu pai, o Sr. conselheiro Horn, membro do governo de Potsdam, para engajar 300 compatriotas seus que se obrigassem a vir trabalhar a 640 réis por dia nas obras da companhia, para com as economias que fizessem mandar vir suas familias ao depois.

2.º Contractei com uma casa respeitavel desta praça a importação de 500 colonos das ilhas portuguezas.

Os nossos agentes de Leipsick continuão a merecer a minha confiança, e se nos enviárão este anno sómente 149 colonos foi porque, receioso dos embaraços que devião provir da installação simultanea de um grande numero de familias, fui parco em abrir credito para os adiantamentos indispensaveis. Os 149 que recebi forão por mim pessoalmente installados em diversos pontos da estrada de Santa Clara para Philadelphia. O mesmo se tem feito com os mais expedidos daqui, alguns dos quaes já vierão da Europa com sua passagem paga na intenção de se estabelecerem no Mucury.

Quanto aos trabalhadores prussianos, o Sr. Horn foi nas suas escolhas summamente infeliz.

Os jornaes da Europa, logo que partio de Hamburgo a expedição, denunciárão-a, declarando que vinhão até individuos tirados dos asylos de mendicidade, e que o governo prussiano pagaria de boa vontade a quem o livrasse de tal gente.

Os engajados não quizerão desmentir a imprensa de seu paiz, pois que de 117 embarcados no Havre fugirão em Lisboa e escalas 13, e os 100 que forão para o Mucury, apenas desembarcando em Santa Clara, antes de poderem ter o menor pretexto para queixa, fizerão parede, e quizerão impôr á força augmento de salario.

Tendo noticia do motim, corri a Santa Clara; ali depois de fazer entrar no caminho do dever a maioria, sem aliás lhes fazer no momento a menor concessão, segui no encalço de 16 mais ousados que se havião apoderado de uma prancha de ferro da companhia e nella descião para S. José.

Quando cheguei a S. José, já trazia a bordo do vapor o juiz de paz com 30 homens armados, e sem a menor resistencia fiz prender os fugitivos, e a requerimento meu os 4 cabeças forão enviados para Caravellas, afim de serem lá processados.

Onze que julguei prudente afastar do Mucury offereci ao Exm. governo do Espirito Santo para serem empregados no melhoramento do caminho que abrimos de S. Matheus para o Ribeirão da Pedra.

Os demais trabalhadores submettêrão se, e se occupão no melhoramento da estrada de além do Ribeirão da Pedra, tão satisfeitos que quando em Agosto cheguei no meu carrinho ao seu serviço, prorompêrão em vivas, tirárão-me as bestas do carro, e o levárão em triumpho.

Desta turma de trabalhadores, alguns tratão já de estabelecer-se como colonos, havendo deixado com meu consentimento o serviço da estrada para mais tarde pagarem a sua passagem; dez estão occupados como cocheiros dos carros, oito cedi ao Sr. Horn que tambem de engenheiro se quer converter em colono, e trabalhão em terras do mesmo senhor, e dous servem como ferreiros em Philadelphia.

Apezar de tudo isto, bom foi que não viessem os duzentos que faltavão para a encommenda, e que o Sr. conselheiro Horn por bondade sua, e para servir a seu filho, cuidára de engajar em Potsdam, deixando de o fazer por virtude da obsequiosa intervenção do nosso ministro em Berlim o meu honrado amigo o Exm. Sr. Marcos Antonio de Araujo, o qual, tendo sabido que a 1ª expedição se fizera de má gente, e tendo um pedido meu para deliberar em os negocios da companhia do Mucury como em causa propria, embaraçou a vinda dos duzentos que devião completar a encommenda.

O comportamento destes trabalhadores veio convencer-me da inconveniencia de pagar passagens a solteiros, e sobretudo se elles só trazem o seu braço.

O emigrante sem caixa, espingarda e mulher não serve para colono.

Quanto á expedição das ilhas portuguezas, tambem temos encontrado embaraços.

A galera *Palmira*, que daqui sahio em Fevereiro, foi obrigada a ir fazer quarentena em Lisboa, e depois de varias delongas em fins de Julho ainda estava na ilha Terceira só com 270 colonos.

Em consequencia é possivel que a companhia não introduza até o dia 31 de Dezembro deste anno os 1,000 colonos a que está obrigada, mas os motivos expendidos, que terei de submetter á consideração do governo imperial, espero que sejão julgados attendiveis para desculpar a nossa falta.

Tenho tambem de representar ao governo imperial pedindo o melhoramento das condições do nosso contracto, visto que outros posteriores forão celebrados com mais vantajosas condições.

Segundo um alistamento que offereci á consideração do governo imperial, estão agora estabelecidos no Mucury 514 colonos, que com 150 da Ilha da Madeira engajados para a colonia Militar sommão 664.

O numero iria muito além do dobro levando-se em conta de colonos todos aquelles cuja passagem tenho pago para irem trabalhar no Mucury. Destes porém muitos, paga a sua passagem, têm voltado regularmente para esta côrte, outros têm fugido para o interior de Minas, e de outros não poucos tenho procurado descartar-me, mesmo ficando de prejuizo, exemplo os 11 que offereci para trabalharem na provincia do Espirito-Santo.

A maioria dos colonos é boa, e é uma das garantias que temos contra uma minoria viciosa e turbulenta, porque emfim tem-nos vindo de tudo.

Não perco porém de vista a relação em que deve estar a população estrangeira com os povoadores mineiros em quem está depositada especialmente a minha confiança.

Do emprestimo de 300:000$ tem a companhia recebido do governo sómente a quantia de 28:300$.

Em contraposição a este debito tem de haver dos colonos vindos este anno e anteriormente as seguintes sommas; a saber:

Adiantamento para passagens.	19:098$930
Em viveres, ferramenta e remedios, etc	20:000$000
Preço de 92 lotes de terras a 300$.	27:600$000
Total do haver.	66:698$930

Observações.

Na primeira addição ha a deduzir salarios que por conta das passagens têm vencido os colonos trabalhadores.

A segunda addição é simplesmente uma somma approximativa. Não estão ahi contemplados os viveres gastos com os colonos trabalhadores, e ácerca dos outros o calculo feito é o termo médio que conheço, porque examinando muitas vezes em Philadelphia o livro das contas correntes dos colonos, verifiquei com prazer que o adiantamento em viveres e ferramenta para as familias mais economicas não chega a 50$ annuaes por cabeça, e para nenhuma familia excede de 70$; algarismos muito inferiores aos orçamentos que fiz perante esta assembléa o anno passado.

A companhia estava autorisada a estipular um certo lucro sobre os viveres que vende a credito aos colonos, comtanto que os preços não fossem superiores aos do mercado do Rio de Janeiro: base que talvez duplicasse o debito dos colonos. Entendi porém que com estes primeiros, que mais difficuldades têm encontrado, devia haver grande equidade para anima-los ao trabalho, e por isso mandei que a companhia lhes vendesse pelo preço por que compra. Entra no orçamento desta addição tambem um emprestimo que tenho facilitado até 50$ em dinheiro aos colonos que têm maior peso de familia e são bem morigerados. Com os bebados e vadios não tenho contemplação. Tenho-lhes feito ver, e essa é effectivamente a minha intenção, que a companhia do Mucury não ha de ser asylo de mendicidade, nem casa de misericordia para peraltas que nos venhão a titulo de colonos.

Não é sómente no preço dos viveres que tenho procurado ser equitativo para os colonos, tambem lhes vendo a credito e pelo custo os remedios de que carecem, sem que a tal esteja obrigado pelo contracto.

Fundei uma escola de primeiras letras em que os filhos dos colonos erão admittidos gratis. Este sacrificio por parte da companhia cessou porque o Exm. Sr. vice-presidente da provincia, Dr. Joaquim Delfino da Luz, acaba de crear uma escola publica na parochia de Philadelphia.

Não devo terminar este artigo sem dizer duas palavras ácerca da colonia militar do Urucú.

Sob a direcção do Sr. capitão Manoel Joaquim de Barros, a colonia marcha visivelmente em via de prosperidade.

Já este anno os colonos tiverão que vender, e só a companhia lhes comprou não poucos centos de mil réis em milho para as tropas, arroz e batatas para os Chins e Allemães.

As plantações de que os colonos e soldados devem estar cuidando agora, hão de ser muito mais consideraveis do que nos annos anteriores, porque quando de lá vim o mez passado, além de muitas derrubadas novas, estavão preparadas para a queima a mór parte das capoeiras.

A escola de primeiras letras que o governo ali mandou fundar está bem servida de professor, e é frequentada por mais de 20 meninos.

Tambem por pura philantropia da senhora do Sr. tenente José dos Santos Ferreira Junior, vice-director da colonia, não poucas meninas estão recebendo uma educação que de certo não terião na ilha da Madeira, sua patria, d'onde raros colonos vierão sabendo ler.

A população da colonia vai a perto de duzentas pessoas Não tem lá havido a menor epidemia, e só uma ou outra raras, febres intermittentes.

Terras da companhia

Pelo contracto originario celebrado com o governo imperial forão promettidas á companhia dez leguas quadradas de terras, com a condição de que a companhia introduzisse 64 casaes de colonos em cada legua quadrada.

Começando-se a fazer a estrada de Santa Clara para Philadelphia, requeri ao governo, e me foi concedida, a permissão para apossear ao longo da estrada os terrenos necessarios para logradouros e pastagens, deduzindo-se a extenção de terras aposseadas para este fim, das 10 leguas destinadas á colonisação.

Mas não se limitando a companhia a occupar os terrenos necessarios para logradouros e pastagens, abrio tambem a exemplo geral, isto é, como se fez em todo o imperio emquanto se não punha em execução a lei das terras, muitas outras posses, ácerca das quaes achava-se, no acto da publicação do regulamento da lei das terras, em condições pelo menos iguaes ás dos occupantes sem titulo legitimo que pelo mesmo regulamento forão admittidos a legitimar o seu dominio. Em consequencia fiz registrar na fórma da lei as posses onde havia effectiva cultura por parte da companhia para se proceder á sua legitimação.

E absorvidas como estavão com o destino de logradouros e pastagens as 10 primeiras leguas, havião cessado quaesquer compromissos da companhia ácerca de colonisação.

Então eu, ignorando (di-lo-hei com a minha habitual franqueza) qual era o verdadeiro limite da extensão de terras que por meio da legitimação podia o posseiro obter gratuitamente em cada posse, visto como o regulamento dá o terreno aproveitado, e mais outro tanto que não exceda a uma sesmaria das concedidas ultimamente na comarca ou nas mais vizinhas, procurei assegurar á companhia uma maior extensão de territorio, celebrando com o governo imperial o contracto de 20 de Dezembro de 1855, por virtude do qual ficou garantida á companhia a extensão de 2 leguas em quadro em cada uma das diversas posses mencionadas no mesmo contracto, devendo a companhia comprar á razão de meio real a braça quadrada aquella porção de terreno em cada posse que não fosse legitimada até 2 leguas em quadro, ficando a cargo do governo as despezas da medição, e á companhia a obrigação de introduzir colonos na proporção de 144 familias por cada legua que comprasse.

Requerendo ao depois a legitimação das posses da companhia, em primeiro lugar a de Philadelphia, solicitou o respectivo juiz commissario do Exm. governo provincial de Minas esclarecimentos sobre diversos objectos relativos ao seu emprego, e procurou saber qual era a extensão da sesmaria, além da qual se não devia ampliar a concessão gratuita do equivalente ao terreno aproveitado nos termos do regulamento.

Foi pela resposta do Exm. governo de Minas que eu tive conhecimento da legislação que regula a materia. O Exm. Sr. presidente da provincia enviou por cópia ao juiz commissario uma provisão de 1758, por virtude da qual se marca que as sesmarias a conceder nos sertões sejão de 3 leguas em quadro.

De conformidade procedeu-se á legitimação da posse de Philadelphia, estando a terminação do processo dependente da creação da repartição das terras publicas na provincia de Minas.

A provisão de 1758 facilitou simplesmente as medições na posse de Philadelphia, porque, a ser mais restricto o limite da estação concedida gratuitamente, teriamos, em vez de uma, de fazer mais de 40 legitimações naquella posse, que é, por assim dizer, multipla, pois que, segundo podeis verificar na planta que vos apresento, compõe-se de uma serie de pequenas culturas occupadas ou por aggregados da companhia, ou por colonos, das quaes cada uma de per si está nos termos do regulamento para ser legitimada, e que desse modo não garantirião á companhia menos das tres leguas em quadro.

Apenas exista a repartição especial das terras na provincia de Minas completar-se-ha a legitimação da posse de Philadelphia e das outras.

Avalio em muito mais de 100:000$ as despezas que a companhia tem feito abrindo derrubadas e culturas em diversos pontos. Só as derrubadas feitas de empreitada na posse de Philadelphia á custa da companhia vão além de 12:000$.

Não ha porém dinheiro mais vantajosamente collocado. As terras já começão a ter valor no Mucury, a tal ponto que um colono vendeu por 3:000$, com consentimento da companhia, o direito que tinha ao seu lote de terras, que aliás lhe custaria, na fórma do contracto, sómente 300$000! O vendedor foi o Sr. Fernando Schlobach, e o comprador a Exm. Sra. D. Francisca José Coelho da Silva.

Só as terras que possuimos nos hão de restituir com juros o capital integral da companhia uma vez que tenhamos o bom senso e a coragem de esperar.

Balanço e capital.

O balanço que vos apresento refere-se ao anno que se fechou em 31 de Maio ultimo.

Posteriormente o progresso dos trabalhos tem absorvido os saldos existentes em Maio, e balanceado o activo e passivo tereis de reconhecer que o capital da companhia está esgotado; estando porém liquidados todos os contractos de empreitada de serviços que haviamos celebrado.

Para obter condições mais favoraveis tem sido mister, como sabeis, fazer largos adiantamentos aos empreiteiros e alugadores de escravos.

E no entanto terminárão amigavelmente, e á satisfação de

ambas as partes, todas as liquidações, sem que do dinheiro dado em confiança, e que não tenha sido pago em serviços, esteja em debito outra quantia senão a de 7:356$833, hoje reduzida a uma letra corrente e de primeira ordem nesta praça (*).

Grato me é sobremodo poder consignar aqui esta declaração em honra dos empreiteiros que têm trabalhado no Mucury.

Tenho consciencia de que as informações de facto e de cifras que neste e anteriores relatorios têm sido submettidas á vossa consideração serão sufficientes, com o auxilio dos nossos livros, para ajuizardes sobre o emprego dos vossos capitaes.

Facilmente, porém, comprehendereis que será para mim de grande satisfação que possais beber em outra fonte os dados para o vosso verdict.

Em consequencia suppliquei ao Exm. Sr. vice-presidente da provincia de Minas, como representante do primeiro accionista da companhia, que se servisse de mandar inspeccionar e avaliar por pessoa ou pessoas de sua confiança tudo quanto deve fazer objecto do inventario da companhia, ou seja em bens de raiz, como casas, terras, armazens, pastos, estradas, etc., ou seja em moveis e semoventes, como sejão navios, pranchas, carros, tropas, boiada, escravos, etc., que tudo será presente ao commissario ou commissarios que S. Ex houver de nomear. Do resultado desta supplica sereis opportunamente informados.

Conclusão.

De quanto fica exposto concluireis, segundo creio, a conveniencia das medidas que vou propôr:

I.

A decretação dos fundos necessarios para o aperfeiçoamento da estrada de Santa Clara e Alto dos Bois, acquisição de mais um vapor, e abertura dos ramaes de que tenho fallado. Avalio em 600:000$000 o capital que convem levantar, ou seja por meio de uma nova emissão de acções, ou de um emprestimo que provavelmente se conseguirá que seja garantido pelo governo a exemplo do que a outras companhias se tem concedido.

(*) Temos mais 1:000$ adiantados sobre serviços; a saber:

800$ ao crioulo Fortunato, o qual, tendo-se-me apresentado no Mucury em 1852 como homem livre, e tendo feito serviços de não pequena importancia, chamado ao captiveiro, de mim se valeu para obter de seu senhor, com quem aliás injustamente demandava, sua carta de liberdade. Felizmente o senhor era o Sr. tenente-coronel Placido José da Costa, o qual com o maior cavalheirismo passou a carta a meu pedido pela modica quantia de 800$ que emprestei, e que Fortunato está pagando em serviços; 200$ emprestados ao crioulo Athanasio, tambem trabalhador da companhia, para completar a somma necessaria para a sua liberdade.

II.

Autorisação para se tratar com o governo o assentamento de carris de ferro na estrada de Santa Clara para Philadelphia por carros movidos por animaes ou outro motor superior logo que a exportação pela estrada de Santa Clara se eleve a 500 mil arrobas, mediante os privilegios e favores que fôr possivel obter, prolongando-se a estrada até Caravellas, prestando-se a companhia a abrir logo que o governo julgar necessario, ou pela decretação da nova provincia, ou por outras necessidades publicas a que deva attender, a estrada de Santa Clara a Caravellas e quaesquer ramaes que se entronquem nas estradas da companhia, mediante a subvenção que fôr estipulada. A decretação dos fundos necessarios, conforme esta 2ª resolução, terá lugar quando ella tiver de ser levada a effeito.

E como seja a materia de maior importancia, e mesmo exija desenvolvimentos que fôra inopportuno consignar aqui, requeiro que seja sobre ella ouvida a commissão que ides nomear ou outra especial.

Rio de Janeiro, 15 de Outubro de 1857.

T. B. Ottoni.

Rio de Janeiro.—Typ. Imp. e Const. de J. Villeneuve e C.—1857.

N 1.—Relação dos prazos aforados em Philadelphia até 31 de Agosto de 1857.

Nos	FOREIROS.	FOROS RECEBIDOS	LAUDEMIOS	FOROS EM DIVIDA.
1	Dr. Manoel Esteves Ottoni...	8$000	—	4$000
2	Augusto Benedicto Ottoni...	12$000	2$500	—
3	Barao da Diamantina	12$000	—	—
4	Feliciano Lopes da Silva.....	8$000	—	4$000
5	Joaquim José d'Araujo Maia.	12$000	—	—
6	Antonio José Coelho.....	8$000	—	4$000
7	Dr. Joao de Salomé Queiroga.	12$000	25$000	—
8	Tristao Vieira Ottoni.....	12$000	—	—
9	Manoel José de Carvalho	—	—	12$000
10	Martiniano Soares Per.ª Guedes.....	12$000	—	—
11	Em commisso.....	—	—	—
12	Augusto Benedicto Ottoni...	12$000	2$500	—
13	José Fernandes de Carvalho.	12$000	—	—
14	Martinho Ant. de Mir. Ribeir.	—	—	12$000
15	Em commisso (occupado agora pela companhia).....	8$000	—	—
16	José Antonio de Carvalho....	8$000	—	4$000
17	Manoel Pereira de Carvalho..	12$000	—	—
18	José Leite de Freitas Guimar.	12$000	—	—
19	Roberto Schlobach.....	12$000	—	—
20	Theodoro José de Castro.....	4$000	—	8$000
21	Exm. governo de Minas.....	8$000	—	4$000
22	Manoel Cardoso de Faria.....	8$000	—	4$000
23	José de Souza Peixoto.....	4$000	2$500	8$000
24	Antonio Joaquim Cesar.....	4$000	—	8$000
25	Felisberto Dias Torres.....	8$000	—	4$000
26	Manoel Teixeira de Carvalho.	8$000	—	4$000
27	D. Cloriana Maria C. Cesar...	4$000	—	8$000
28	Honorio Esteves Ottoni.....	—	—	12$000
29	Honorio Esteves Ottoni.....	4$000	—	8$000
30	D. Theodora de Araujo Maia.	12$000	—	—
31	Valeriano Esteves de Souza..	4$000	—	—
32	José Ferreira dos Reis.....	—	—	12$000
33	José Antonio da Costa.....	—	—	12$000
34	Antonio José Moreira.....	8$000	—	4$000
35	Honorio de Araujo Maia.....	—	—	12$000
36	Quintiliano.....	—	—	12$000
37	Antonio Coelho da Silva.....	—	—	4$000
38	D. Rita dos Reis Massel.....	—	—	12$000
39	D. Maria dos Santos Carvalho.	—	—	12$000
40	Dezor. Manoel Machado Nunes.	—	—	12$000
41	Felippe Alves de Macedo.. ..	4$000	—	8$000
42	Dr. Antº Gabriel de P. Fonca.	—	—	12$000
43	Manoel Cavalcanti de Barros.	4$000	—	—
44	Augusto Lanckmer.....	4$000	—	8$000
		260$000	32$500	228$000

Nos	FOREIROS.	FOROS RECEBIDOS	LAUDEMIOS.	FOROS EM DIVIDA.
	Transporte.....	260$000	32$500	228$000
45	A companhia.....	—	—	—
46	Joaquim Vieira de Pina.....	12$000	—	—
47	Dr. Manoel Esteves Ottoni...	8$000	12$500	4$000
48	Pio Ferreira de Almeida.....	—	—	12$000
49	Camillo Lopes Nisa.....	8$000	—	4$000
50	José Ferreira de Figueiredo..	4$000	—	8$000
51	Francisco Teixeira Ottoni....	12$000	17$250	—
52	Joaquim Antonio da Silva...	4$000	—	8$000
53	Augusto Benedicto Ottoni. ..	12$000	—	—
54	Jorge Benedicto Ottoni.....	12$000	—	—
55	D. Rozalia B. Ottoni, neta....	12$000	—	—
56	Manoel Ramos dos Santos....	4$000	—	8$000
57	João José de Figueiredo Fº...	8$000	—	4$000
58	Joaquim José da Fonseca	4$000	—	8$000
59	Guilherme Kunert.....	8$000	8$750	4$000
60	Carlos Pulfz.....	8$000	—	—
61	Antonio Rodrigues d'Oliveira.	8$000	—	4$000
62	D. Francª José Coelho da Sª..	—	—	12$000
63	Joaquim Ezequiel de Macedo.	8$000	—	4$000
64	Francisco Teixeira Ottoni....	12$000	—	—
65	Bernardino da Costa Guedes..	—	—	12$000
66	Maria Alves d'Oliveira.....	—	—	12$000
67	Cecilia da Costa Guedes.....	—	—	12$000
68	Manoel Jacintho da Fonseca..	4$000	—	8$000
69	José Vieira Novaes.....	8$000	—	4$000
70	D. Camilla Candª da Conceição.	4$000	—	8$000
71	Francisco Gomes de Mello....	8$000	—	4$000
72	José Vieira Novaes d'Almeida.	8$000	1$000	4$000
73	Venancio Martins Caldeira...	8$000	—	4$000
74	Antonio Coelho da Silva.....	8$000	17$500	4$000
75	Casimiro Gomes Leal.....	—	—	12$000
76	João Gomes Leal.....	—	—	12$000
77	Luiz Binagui Brazileiro.....	8$000	—	4$000
78	Joaquim Xavier de Brito.....	8$000	—	4$000
79	João José de Araujo.....	12$000	5$125	—
80	Venancio Caldeira Brant.....	8$000	—	4$000
81	Francisco Coelho Barbosa....	12$000	3$000	—
82	José Antonio de Faria.....	4$000	—	8$000
83	Pedro Coelho Barbosa.....	4$000	—	8$000
84	João Antonio de Menezes....	—	—	12$000
85	Manoel Vieira de Pina.....	4$000	—	8$000
86	Joaquim Luiz Pêgo.....	4$000	—	8$000
87	D. Rosa Maria da Conceição..	8$000	$750	4$000
88	Vicente Nunes Ferreira.....	8$000	-	4$000
89	José Cardoso Nunes.....	8$000	—	4$000
90	Joaquim de Camara.....	4$000	—	4$000
91	Antonio da Silva de Andrade.	—	—	12$000
		544$000	98$375	488$000

Nos	FOREIROS.	FOROS RECEBIDOS	LAUDEMIOS.	FOROS EM DIVIDA.
	Transporte... ...	544$000	98$375	488$000
92	Josefino Caetano da Silva.....	8$000	—	4$000
93	Honorio Esteves Ottoni, neto..	8$000	—	4$000
94	Frant Werhlahr.....	4$000	—	4$000
95	Luiz Pereira Bahia.....	4$000	—	—
96	João Lopes de Souza Rego.. .	4$000	—	—
97	Francisco Pereira Guedes....	4$000	—	—
98	Honorio Esteves Ottoni... ..	—	—	12$000
99	Moritz Kind.....	—	—	4$000
100 a 103	João José de Araujo.....	—	—	16$000
104	D. Coleta Rosa do Sacramento.	4$000	—	—
105	Gustavo de Araujo Maia.....	4$000	—	—
106	Francº José Leite de Freitas..	—	—	4$000
107	Ignacio Botelho Cordeiro....	4$000	—	—
108	Frederico Rausch.....	4$000	—	—
109	Agostº José da Costa Ramos..	4$000	—	—
110	Guilherme Klauss.....	4$000	—	—
111 a 121	Dr. Manoel Esteves Ottoni (*).	—	—	—
122	Augusto Meng.....	—	—	4$000
123	Valeriano Carpinteiro.....	—	—	4$000
124	Francisco Carpinteiro.....	—	—	4$000
125	João Baptista dos Santos.....	—	—	4$008
126	José de Souza Peixoto.....	—	—	4$000
127	Braz Serrador.....	—	—	4$000
128	Viuva Allemãa.....	—	—	4$000
129	Pfeipher, cólono..	—	—	4$000
130	José Fernandes de Carvalho..	—	—	4$000
131	Donato de.....	—	—	4$000
132	Heitor Barbosa.....	—	—	4$000
		600$000	98$375	580$000

RECAPITULAÇÃO.

Foros recebidos.....	600$000	
Laudemios idem.....	98$375	698$375
Foros em divida.....		580$000
Total...		1:278$375

(*) Os onze prazos de ns. 111 a 121 ficão marcados no mangue sobre a rua do Vaz, e concedidos ao Sr. Dr, Manoel Esteves Ottoni livres de foro por cinco annos, com a condição de atterrar o mangue da dita rua em frente aos mesmos prazos.

(APPENDICE A TABELLA N. 1.)

Relação dos terrenos já aforados para chacaras, com 100 braças de frente cada um, sobre um ribeiro d'agua corrente, e fundos não excedentes a 400 braças.

Numeros.	FOREIROS.	SITUAÇÃO.
1 e 2	Augusto Benedicto Ottoni.....	Todos os Santos.
3	Dr. Ernesto Benedicto Ottoni...	Santo Antonio.
4	João José de Araujo.....	Idem.
5	Venancio Caldeira Brant.....	Idem.
6	Bernardino da Co ta Guedes....	Idem.
7 e 8	João José de Figueiredo.....	Idem.
9 e 10	Alferes Manoel Cavalcanti de Albuquerque Barbosa	Idem.
11	Manoel Cavalcanti de Barros....	Todos os Santos.
12	Francisco José Guedes.....	Idem.
13 e 14	Francisco José Coelho.....	S. Benedicto.
15	C. Pelatan.....	Todos os Santos.

N. 2.

TABELLA dos volumes recebidos pela companhia do Mucury, do 1º de Janeiro a 30 de Setembro de 1857, a entregar em Philadelphia.

1857	Fardos.	Caixas e caixões.	Canastras.	Pipotes.	Barricas.	Cunhetes, barris de ferragem, etc.	Cargas de 2 arrobas, embrulhos, etc.	Barris e outros volumes.	Amarrados.	Caixotes.	Barras de ferro.	Ancoretes e cestos de Champagne.	Frete até Santa Clara.	Carretos até Philadelphia.	Total dos volumes.	Total dos fretes e carretos.
Janeiro.....	—	57	—	—	—	—	3	—	1	3	—	1				
Março.....	43	58	2	12	—	—	17	3	2	30	6	1				
Abril.....	76	49	4	—	43	—	10	—	15	13	—	6				
Maio.....	20	84	—	—	89	—	18	—	8	55	—	6				
Junho.....	96	115	—	—	112	3	25	—	7	37	—	6				
Julho.....	184	232	2	22	94	8	35	6	22	37	11	4				
Agosto.....	21	15	—	—	122	20	24	47	2	20	—	7				
Setembro.....	194	166	2	—	82	10	31	5	7	45	—	16				
	634	777	10	34	596	43	163	78	64	240	17	41	8:426$490	16:725$000	2,697	27:151$490

N. 3.—Quadro nominativo dos negociantes de Philadelphia que vendem fazendas, ferragens, louça, molhados, etc.

1 Joaquim Vieira de Pinna.
2 Hermann Schlobach & C.ª
3 José Leite de Freitas Guimarães.
4 Dr. Ernesto Benedicto Ottoni.
5 Tristão Vieira Ottoni.
6 Theodoro José de Castro.
7 Manoel Teixeira de Carvalho & Torres.
8 Manoel Cardoso de Faria.
9 Araujo Maia & Irmão.
10 Pinna & Teixeira.
11 Cardoso de Faria & Marrie.
12 João José de Araujo.
13 João José de Figueiredo.
14 José Caetano Charpentier.

N. B. Só as casas de Araujo Maia & Irmão e Cardoso de Faria & Marrie importárão a primeira cerca de 26:000$000 em Junho, e a segunda, em Julho, 50:000$000 de mercadorias compradas no Rio de Janeiro.

Balanço geral da Companhia do Mucury em 31 de Maio de 1857.

ACTIVO.

Caixa: saldo da mesma nesta data		4:428$228
Vapor *Mucury*: seu custo		73:537$000
Bens semoventes: importe de 27 escravos		31:596$000
Terras compradas: pago por duas posses		630$000
Fazendas geraes: importe de sal		2:907$955
Apolices da divida publica: 8 de 1:000$ a juro de 5 %.		7:120$000
Vapor *Peruipe*: pelo que está importando		30:285$820
Banco rural e hypothecario: saldo em seu poder		27:310$640
Obrigações a receber: por diversas		15:610$000
Bens de raiz: custo de uma casa em S. José de Porto Alegre		1:400$000
Gastos geraes: com estradas, etc., até 31 de Maio de 1856	660:492$125	
De 1 de Junho de 1856 a 31 de Maio de 1857	275:209$013	
		935:701$138
Augusto Benedicto Ottoni, agente em Philadelphia: saldo em seu poder		44:810$784
Schloback & Morgenstern: agentes em Leipsich		11:992$080
Diversos: por diversos adiantamentos de empreitadas, serviços, colonos, etc		61:476$357
Rs.		1,248:806$002

PASSIVO.

Capital: por 4,000 acções de 300$000, realisadas	1,200:000$000
Letras a pagar: pelas que se devem	16:349$520
Rendimentos: pelos realisados até hoje	23:023$875
Foros de terras: pelos que se têm realisado	508$000
Dividendo extraordinario: saldo não procurado	648$607
Terras vendidas: pelas vendidas a dinheiro, 2 prazos	510$000
Governo imperial: conta de emprestimo	8:350$000
Rs.	1,248:806$002

Rio de Janeiro, 31 de Maio de 1857.—O guarda-livros, *Henrique Pereira Leite Basto.*—Theophilo Benedicto Ottoni.